

事後評価調書(案)

I 事業概要					
事業名	道路事業(道路改良事業)				
地区名	主要地方道 名古屋岡崎線				
事業箇所	刈谷市井ヶ谷町～豊田市吉原町				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線は、中京圏の中心都市である名古屋市と自動車産業の集積地である西三河地方とを連絡する総延長約 30 kmの主要幹線道路であり、一般国道 1 号に並行し、一般国道 155 号、248 号などの幹線道路に接続する東西都市間交通を支える重要な路線である。</p> <p>当路線は交通混雑を解消し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、この地域の産業・経済・文化の発展に寄与することを目的とし、バイパスとしての整備が進められている。伊勢湾岸自動車道の豊田南 IC や刈谷ハイウェイオアシスへのアクセス道路としての重要な役割を担っている。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>① モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>② 渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>③ 地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>④ 観光力強化</p>				
事業費	事業費	内訳			
	237 億円	□工事費	123 億円、	□用補費	66 億円、□その他 48 億円
事業期間	採択年度	平成 9 年度	着工年度	平成 9 年度	完成年度 平 21 年度
事業内容	道路事業 延長 L=6.6 km 幅員 W=30.0m				
II 評価					
① 事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>○モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 伊勢湾岸自動車道へ接続する豊田南 IC へは、豊田南 IC 供用開始時は国道 155 号からのみのアクセスであったが、当該事業区間全線供用開始によりアクセス性が向上した。 <p>○渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 刈谷ハイウェイオアシス利用者へのヒアリング調査では、走りやすさでは「走りやすかった」「ふつう」が 88.0%、危険の思う場所の有無では「なかった」が 79.0%、標識や案内の分かりやすさでは「分かりやすかった」「ふつう」が 85.0%、渋滞の状況は「渋滞しなかった」「ふつう」が 70.0%と概ね良好な回答を得ている。 豊田南 IC 利用者へのヒアリング調査では、走りやすさでは「走りやすかった」「ふつう」が 98.2%、危険の思う場所の有無では「なかった」が 83.9%、標識や案内の分かりやすさでは「分かりやすかった」「ふつう」が 91.1%、渋滞の状況は「渋滞しなかった」「ふつう」が 85.7%と概ね良好な回答を得ている。 <p>○地震減災対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道 155 号～(主) 豊田一色線間が第二次緊急輸送道路となっている。 <p>○観光力強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 刈谷ハイウェイオアシス(H25 来客数 833 万人)に接続する道路となっている。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>当該事業の整備により、広域交通基盤の整備及びスムーズな移動空間の提供、地震減災対策の推進、観光力強化が図られ、事業目標は十分に達成している。</p>			

2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】 —</p> <p>【達成状況に対する評価】</p>																																	
② 事業効果の発現状況	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1" data-bbox="443 369 1364 779"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時</th> <th>実績</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H9～H20</td> <td>H9～H21</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td rowspan="3">内訳不明</td> <td>122.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>65.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>48.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>243.5</td> <td>237.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の算定要因</td> <td>現道交通量</td> <td>24,387 台/日</td> <td>20,379 台/日</td> <td rowspan="2">H17・H22 道路交通センサ</td> </tr> <tr> <td>現道混雑時旅行速度</td> <td>22.8km/h</td> <td>29.4km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・段階的に供用開始するなど効率的・効果的な整備を進めていたが、一部区間において必要な用地買収・建物補償の交渉に時間を要し、1年程度事業が長期化したが、概ね計画通りに進捗したものと判断する。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費は、事業採択時と比較し、大きな差異はなく、ほぼ計画通りとなった。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する現道の交通量が、全区間供用開始前（H17）に対し、全区間供用開始後（H22）には減少し、混雑時旅行速度も向上しており、目標に即した効果はあったと考える。 			事業採択時	実績	備考	事業期間		H9～H20	H9～H21		事業費 (億円)	工事費	内訳不明	122.9		用地補償費	65.6		その他	48.5		合計	243.5	237.0		効果の算定要因	現道交通量	24,387 台/日	20,379 台/日	H17・H22 道路交通センサ	現道混雑時旅行速度	22.8km/h	29.4km/h
		事業採択時	実績	備考																														
事業期間		H9～H20	H9～H21																															
事業費 (億円)	工事費	内訳不明	122.9																															
	用地補償費		65.6																															
	その他		48.5																															
	合計	243.5	237.0																															
効果の算定要因	現道交通量	24,387 台/日	20,379 台/日	H17・H22 道路交通センサ																														
	現道混雑時旅行速度	22.8km/h	29.4km/h																															
③ 事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道に住宅がある場合は防音壁を整備するなどの対策を実施することで、周辺の快適な生活環境の保護が図られている。 																																	
III 対応方針（案）																																		
今後の事後評価の必要性	事業目標である広域交通基盤の整備、渋滞のないスムーズな移動空間の提供、地震減災対策の推進及び観光力強化について効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はないものと考えられる。																																	
改善措置の必要性	事業目標を達成しているため、改善措置の必要性はないものと考えられる。																																	
同種事業に反映すべき事項	ヒアリング調査において、ハイウェイオアシス出入口交差点において「危険に思った」という意見が複数出ていたことから、利用者の多い施設が沿道に立地する場合は、安全で快適な環境を確保できるよう、施設と一体となった対策が必要である。																																	
IV 事業評価監視委員会の意見																																		
V 対応方針																																		